

Trying to Rise in Turmoil: Normalization of Semarang Port During the Indonesian Revolution Period

Faishal Hilmy Maulida

Character Building Development Center, Universitas Bina Nusantara, Indonesia

faishal.maulida@binus.ac.id

Abstract

During the Japanese occupation, the Port of Semarang did not operate according to its function because this port was mainly used for military purposes, as a result, many of the facilities and infrastructure of this port were not maintained and suffered much damage. Through this research, we will explain the efforts made by the Dutch occupation government to normalize ports so they can operate for commercial purposes. This research applies a historical approach involving four main stages: (1) heuristics, which includes collecting data through books, newspapers and oral sources in the field; (2) verification, which focuses on criticism of those sources; (3) interpretation, or the process of interpreting data; and (4) historiography, namely the presentation of research results. Through this research, the results obtained are that there were improvements to the Port of Semarang during the Revolutionary period, preceded by collecting data on damage to the port, repair efforts, and normalization of port activities. This research concludes that the Port of Semarang became commercially active again during the Revolution after the Dutch government, which occupied the area, normalized port operations. This differs from the Japanese occupation period, where the port was more often used for military purposes.

Keywords: Rise, turmoil, normalization, harbor, revolution

Mencoba Bangkit dalam Gejolak: Normalisasi Pelabuhan Semarang Selama Masa Revolusi Indonesia

Abstrak

Selama masa pendudukan Jepang, Pelabuhan Semarang tidak beroperasi sebagaimana fungsinya karena pelabuhan ini lebih difungsikan untuk tujuan-tujuan militer, akibatnya banyak sarana dan prasarana pelabuhan ini tidak terawat dan banyak mengalami kerusakan. Melalui penelitian ini akan dijelaskan upaya yang dilakukan pemerintah pendudukan Belanda dalam melakukan normalisasi pelabuhan supaya dapat beroperasi untuk tujuan komersil. Penelitian ini menerapkan pendekatan historis yang melibatkan empat tahapan utama: (1) heuristik, yang meliputi pengumpulan data melalui buku, surat kabar, serta sumber lisan di lapangan; (2) verifikasi, yang berfokus pada kritik terhadap sumber-sumber tersebut; (3) interpretasi, atau proses penafsiran data; dan (4) historiografi, yaitu penyajian hasil penelitian. Melalui penelitian ini hasil yang didapatkan yaitu adanya perbaikan Pelabuhan Semarang selama masa Revolusi didahului dengan tahap pendataan kerusakan di pelabuhan, upaya perbaikan, dan normalisasi aktivitas pelabuhan. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa Pelabuhan Semarang kembali aktif secara komersial pada masa Revolusi, setelah pemerintah Belanda yang menduduki wilayah tersebut melakukan normalisasi operasional pelabuhan. Hal ini berbeda dengan masa pendudukan Jepang, di mana pelabuhan tersebut lebih sering digunakan untuk tujuan militer.

Kata Kunci : Bangkit, gejolak, normalisasi, pelabuhan, revolusi

Pendahuluan

Kajian mengenai Semarang sebagai kota pelabuhan menjadi penting dalam sejarah maritim Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Kondisi geografis semacam ini, sejarawan A.B. Lopian memunculkan istilah negara maritim dan bahari. A.B. Lopian menjelaskan bahwa penggunaan istilah 'negara kepulauan' untuk Indonesia merupakan sebuah terjemahan yang tidak tepat dari 'archipelagic state'. Penyebab kesalahpahaman ini adalah karena kata 'archipelago', yang berasal dari kata Latin "archipelagus", sebenarnya berarti laut utama. Dengan demikian, 'archipelago' seharusnya diartikan sebagai sebuah laut yang di dalamnya terdapat banyak pulau, bukan sekadar kumpulan pulau-pulau (Lopian, 1991). Maka pengertian kata *archipelago* bukanlah kumpulan pulau-pulau, melainkan laut yang di dalamnya terdapat sekumpulan pulau-pulau (Lopian, 1991, 1996; Tangsubkul, 1984). Konsep negara bahari atau maritim nampak sesuai dengan aspek kehidupan kemaritiman bangsa Indonesia. Sebagaimana perkembangan dunia maritim Indonesia memicu perkembangan kota-kota di pesisir pantai dan kontak dengan dunia luar dapat terjalin, kedua faktor tersebut terjadi salah satunya melalui perantara pelabuhan.

Rhoads Murphey memiliki pandangan bahwa konsep pelabuhan dapat dipahami dalam dua dimensi. Pertama, istilah 'harbor' merujuk pada aspek fisik pelabuhan, yaitu sebagai tempat perlindungan bagi kapal-kapal. Ini melibatkan aspek geografis dan infrastruktur yang memungkinkan kapal berlabuh dengan aman. Kedua, istilah 'port' mencakup dimensi ekonomi pelabuhan, di mana pelabuhan dianggap sebagai pusat pertukaran barang. Dalam konteks ini, pelabuhan berfungsi sebagai titik koneksi vital antara daerah pedalaman dengan kawasan luar, memfasilitasi aliran barang perdagangan. Di sisi lain, R. Bintarto memperluas pemahaman tentang pelabuhan dengan menambahkan tiga aspek penting. Pertama, aspek ekonomis, di mana pelabuhan berperan sebagai tempat utama untuk aktivitas ekspor-impor dan berbagai transaksi ekonomi lainnya. Kedua, aspek budaya, yang menyoroti pelabuhan sebagai titik temu berbagai kebudayaan yang dibawa oleh saudagar dari berbagai bangsa. Ini menggarisbawahi pentingnya pelabuhan sebagai lokasi pertukaran budaya dan interaksi antarbangsa. Ketiga, aspek politis, mengingat pelabuhan sering kali menjadi kunci bagi perekonomian suatu negara. Dengan potensi ekonomi yang besar, pelabuhan menjadi titik strategis yang harus dipertahankan untuk menjamin kestabilan dan pertumbuhan ekonomi nasional (Sulistiyono, 2004).

Dalam konteks sejarah maritim, pelabuhan memegang peran krusial. Ini dikarenakan laut, yang berperan sebagai penghubung antar wilayah, tidak akan efektif tanpa adanya pelabuhan yang tersebar di seluruh kepulauan Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan ini, yang terletak di kota-kota pantai, baik yang berskala kecil maupun besar, berfungsi sebagai pusat perdagangan laut. Mereka menjadi tempat pertemuan kapal-kapal serta para pedagang, baik dari dalam maupun luar negeri, menjadikan kota-kota pelabuhan ini sebagai simpul penting dalam jaringan perdagangan maritim (Djaenuderadjat, 2013). Susanto Zuhdi berpendapat bahwa kegiatan pelabuhan mampu mendorong perkembangan Kota (Zuhdi, 2016). Semarang, dikenal sebagai pelabuhan atau kota pelabuhan, telah berperan sejak abad ke-8, saat itu merupakan bandar utama Kerajaan Mataram Kuno dengan pusat pemerintahan di Medang, Jawa Tengah. Memasuki abad ke-20, di bawah pemerintahan Belanda, Semarang mengalami perkembangan pesat, menjadikannya sebagai pelabuhan terbesar ketiga di Jawa (Supriyono, 2007).

Mengacu pada uraian di atas, rumusan penelitian ini, antara lain: 1) Bagaimanakah kondisi Pelabuhan Semarang dari masa kolonial hingga pendudukan Jepang?; 2) Bagaimanakah upaya perbaikan Pelabuhan Semarang selama masa Revolusi? Maka, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah: 1) Untuk memaparkan kondisi Pelabuhan Semarang dari masa kolonial hingga masa pendudukan Jepang; 2) Untuk mendeskripsikan upaya perbaikan Pelabuhan Semarang selama masa Revolusi oleh pemerintah pendudukan Belanda.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian Sejarah (Kuntowijoyo, 2013; Padiatra, 2020). Dalam penelitian ini terdiri atas beberapa tahap. Pengumpulan data utama yang dipakai adalah arsip-arsip sezaman. Sebagai sumber primer, sumber ini amat berharga untuk melihat langsung bagaimana kondisi pelabuhan Semarang pada saat itu. Namun ini perlu Analisa lebih dalam sehingga penelitian ini juga menggunakan proses seleksi dan Analisa sumber dalam konteks metode penelitian Sejarah. Terakhir setelah melalui proses Analisa mendalam, proses

historiografi yang menjadi bagian akhir dalam penelitian ini akan menggunakan narasi sesuai ketentuan pada jurnal ini

Pelabuhan Semarang dari Era Kolonial hingga Pendudukan Jepang

Pertumbuhan Kota Semarang sangat terkait erat dengan pengembangan Pelabuhan Semarang. Mulai dari pertengahan abad ke-19, Pelabuhan Semarang tumbuh menjadi titik sentral untuk ekspor produk pertanian dari Jawa Tengah serta sebagai pintu masuk untuk barang impor dari daerah lain atau negara asing. Pelabuhan ini memegang peran penting dan strategis, khususnya dalam kegiatan ekspor-impor di wilayah Jawa Tengah. Dikarenakan pentingnya pelabuhan ini, pemerintah Hindia Belanda memberikan fokus dan investasi yang lebih besar untuk mengembangkan Pelabuhan Semarang (Zuhdi, 2016). Perbaikan dan pembangunan jaringan transportasi menuju pelabuhan Semarang di masa kolonial telah memberi dampak pada pesatnya lalu lintas perdagangan dan pelayaran hingga awal abad ke-20.

Evolusi Pelabuhan Semarang selama periode kolonial dimulai pada tahun 1697, ketika pelabuhan ini mulai mengambil alih peran Jepara sebagai pelabuhan utama untuk ekspor produk pertanian, khususnya beras. Keterbatasan Jepara dalam mempertahankan fungsi pelabuhannya mendorong perpindahan pusat kegiatan ekspor ke Semarang. Perubahan ini beriringan dengan pemindahan pusat kekuasaan VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) di Jawa, dari Jepara ke Semarang, yang terjadi pada tahun 1707. Keputusan ini menjadikan Semarang sebagai salah satu kota penting bagi VOC di Jawa, bersama dengan Batavia dan Jepara. Pada perkembangannya, kota Semarang tidak hanya menjadi pusat kekuasaan kolonial, tetapi juga berkembang menjadi kota pelabuhan modern. Tanda penting dalam perkembangan ini adalah penerbitan ordonasi pada tanggal 21 Februari 1906. Ordonasi ini mengangkat status Semarang dari hanya sebagai ibukota afdeling, kabupaten, dan karesidenan menjadi sebuah gemeente atau kota swapraja. Sebagai kota swapraja, Semarang memiliki otonomi dan wilayah administratif yang independen, menandakan transformasinya menjadi sebuah entitas urban yang lebih mandiri dan modern sesuai dengan standar waktu itu. Pengakuan ini juga menandai peningkatan pentingnya Semarang, tidak hanya sebagai hub ekonomi dan administratif, tetapi juga sebagai pusat perkembangan sosial dan budaya di Jawa (Supriyono, 2007).

Pada tahun 1904, rencana untuk membangun pelabuhan baru di timur pelabuhan kanal Kalibaru dibuat, dan pembangunan ini dimulai pada tahun 1910. Tujuannya adalah untuk memperluas pelabuhan Kalibaru yang sudah ada. Sebagai bagian dari proyek ini, gudang-gudang yang terbuat dari kayu dan besi juga dibangun. Selanjutnya, pada tahun 1920, dilakukan pembuatan Kanal Timur (Oost Kanaal) di sisi timur pelabuhan baru. Pembangunan keseluruhan pelabuhan dan infrastrukturnya selesai pada tahun 1924. Meskipun ada usulan untuk membangun pelabuhan samudera Semarang pada tahun 1917 untuk menanggapi peningkatan aktivitas pelayaran dan perdagangan, rencana ini akhirnya tidak terlaksana karena berbagai alasan (Supriyono, 2007).

Sebelum krisis ekonomi tahun 1930, Pelabuhan Semarang memainkan peran yang semakin vital seiring dengan peningkatan kegiatan pelayaran dan perdagangan ekspor-impor. Kegiatan ekonomi yang melibatkan pelabuhan ini menunjukkan peningkatan yang signifikan, yang tercermin dari nilai dan volume ekspor yang secara konsisten lebih tinggi daripada impor. Hal ini tidak hanya menandakan pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah secara umum, tetapi juga menunjukkan perkembangan khusus di kota Semarang. Dengan kecenderungan ini, Semarang berkembang menjadi pusat kegiatan ekonomi yang penting, mendukung perluasan sektor perdagangan dan industri di wilayah tersebut. Peran pelabuhan sebagai penghubung utama untuk kegiatan ekspor dan impor menjadikannya kunci dalam mendukung ekspansi ekonomi lokal dan regional, serta berkontribusi pada kemajuan sosial dan infrastruktur di kota Semarang (Supriyono, 2007).

Perkembangan selanjutnya di Pelabuhan Semarang menunjukkan perubahan signifikan selama masa pendudukan Jepang. Selama periode ini, fungsi utama pelabuhan bergeser dari kegiatan perdagangan dan pelayaran sipil menjadi fokus pada kegiatan militer. Sebagai akibatnya, aktivitas perdagangan dan pelayaran di pelabuhan ini mengalami stagnasi. Pemanfaatan pelabuhan untuk tujuan militer oleh Jepang mencerminkan perubahan strategis dalam operasional pelabuhan, dengan fokus pada mendukung usaha perang daripada perdagangan. Kondisi ini mengakibatkan penurunan signifikan dalam pertukaran ekonomi dan pelayaran komersial, yang sebelumnya merupakan komponen penting dari ekonomi lokal. Perubahan fungsi ini tidak hanya mempengaruhi ekonomi lokal di Semarang, tetapi juga berdampak pada dinamika sosial dan ekonomi di wilayah sekitarnya, mengubah tatanan kehidupan sehari-hari dan struktur ekonomi kota.

George McTurnan Kahin mengungkapkan bahwa selama periode pendudukannya, Jepang berupaya mengembangkan pelayaran antarpulau di Indonesia. Mereka melakukannya melalui inisiatif pembuatan kapal-kapal yang memiliki lambung kayu namun ditenagai oleh mesin diesel. Kapal-kapal ini, yang dibangun secara lokal, dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan militer Jepang. Tujuan utama proyek ini adalah untuk memperkuat kapabilitas logistik dan transportasi militer Jepang di wilayah kepulauan, yang kritis untuk operasi perang mereka (Kahin, 1952). Pada masa itu perahu tongkang dan kapal penghela (*sleepboat*) milik SSPV (*Semarangsche Stoomboot en Prauwenveer*) tidak dipergunakan sebagai armada bongkar muat dari dermaga ke kapal besar yang bersandar di laut tetapi sebaliknya digunakan untuk keperluan militer Jepang. Kondisi yang serupa terlihat pada fasilitas dan infrastruktur pelabuhan komersil. Terdapat ketidakpedulian dalam perawatan pelabuhan ini, yang mengakibatkan kerusakan yang cukup serius.

Upaya Perbaikan Pelabuhan Semarang Ditengah Gejolak Revolusi

Laporan dari KPM, yang merupakan agen di Pelabuhan Semarang dan mulai beroperasi kembali selama pendudukan Belanda di era revolusi, menggambarkan kondisi yang cukup memprihatinkan di Pelabuhan Semarang pada tahun 1946. Salah satu masalah utama yang dihadapi adalah ketiadaan baggermolen, atau mesin pengeruk lumpur, yang mengakibatkan akumulasi lumpur dan pendangkalan di perairan pelabuhan. Selain itu, kerusakan yang signifikan terjadi pada rambu-rambu penerangan pelabuhan, serta pada struktur dinding-dinding dermaga. Dermaga yang terbuat dari kayu milik perusahaan SSPV juga mengalami kerusakan serius. Selain itu, tanggul pelabuhan mengalami kerusakan, dan banyak jalur rel kereta api yang menuju ke pelabuhan terputus akibat pembongkaran (Arsip KPM, MVK, No. Inv 252/2.20.580, tahun 1946, NADH dalam Supriyono, 2007). Kerusakan ini mencerminkan dampak perang dan keadaan politik pada saat itu, yang tidak hanya mempengaruhi operasional pelabuhan tetapi juga infrastruktur yang mendukungnya. Akibatnya, fungsi pelabuhan sebagai pusat kegiatan perdagangan dan transportasi menjadi sangat terganggu. Hal ini juga menunjukkan tantangan besar yang dihadapi dalam upaya pemulihan dan rekonstruksi pasca-perang, termasuk perluasan untuk pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur yang rusak. Kerusakan tersebut tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga pada aspek sosial dan mobilitas barang serta orang-orang di wilayah tersebut.

Setelah Sekutu menyerahkan kendali Kota Semarang kepada Belanda pada 16 Mei 1946, Belanda segera mengambil langkah-langkah untuk memperkuat posisinya di kota tersebut. Pada tahun berikutnya, upaya Belanda difokuskan pada revitalisasi ekonomi Semarang. Ini termasuk reaktivasi berbagai jawatan dan perusahaan, baik milik negara maupun swasta, yang mencakup sektor-sektor kritis seperti transportasi, penyediaan air (*waterleiding*), pertambangan, gas, listrik, dan sebagainya (Warta Indonesia, 1947). Langkah-langkah ini menandai periode pemulihan dan pembangunan kembali infrastruktur yang rusak akibat perang dan pergolakan politik. Dengan menghidupkan kembali jawatan dan perusahaan-perusahaan ini, Belanda berusaha memperbaiki layanan publik dan mendukung kegiatan ekonomi, yang penting untuk membangun kembali kepercayaan dan stabilitas di Semarang. Upaya ini juga mencerminkan kebutuhan mendesak untuk memperbaiki kondisi hidup masyarakat dan memulihkan aktivitas ekonomi yang merupakan tulang punggung kehidupan sehari-hari penduduk Semarang. Selain itu, dengan merevitalisasi sektor-sektor ini, Belanda berupaya menguatkan pengaruh mereka di kota tersebut, yang juga berfungsi sebagai alat untuk memperkuat kendali politik dan ekonomi mereka di Jawa pasca-perang. Hal ini dilakukan dalam rangka membangkitkan kembali kehidupan perekonomian kota Semarang usai masa pendudukan Jepang. Untuk menunjang hal itu, salah satu aspek yang mendapat perhatian adalah pelabuhan. Supaya dapat beroperasi kembali pelabuhan Semarang memerlukan perbaikan atau renovasi.

Perbaikan pelabuhan dilakukan perlahan dengan kekhawatiran munculnya gangguan keamanan pelabuhan yang sewaktu-waktu dapat terjadi, mengingat perang antara pemerintah pendudukan Belanda dengan gerilyawan Republik masih terus berlangsung. Sabotase atau penyelundupan dari para pejuang Republik menjadi ancaman serius (Supriyono, 2007). Sehingga perbaikan pelabuhan tidak sepenuhnya dapat dilakukan, mengingat peran militer dalam penguasaan pelabuhan masih cukup dominan. Ini terbukti dengan dikuasainya mayoritas gudang-gudang di pelabuhan Semarang yang masih digunakan untuk kepentingan militer. Dari 12 gudang, 8 gudang di antaranya dikuasai militer, antara lain Gudang Semarang Veem (9.000 m², Gudang nomor H 7 (2.000 m²), Gudang nomor H 6 (250 m²), gudang H 8, status sudah diperbaiki (4.800 m²), H 7, status belum atau tidak diperbaiki (2.000 m²), H 15 (entrepot), dua gudang kecil di H 2 untuk

menimbun bensin (total 874 m²), gudang H 2 (3.000 m²), dan gudang atau lapangan terbuka (17.000 m²). Sedangkan gudang yang tidak dikuasai militer antara lain gudang Wellenstein dan Krause (5.500 m²), gudang nomor H 10 dan H 11 (4.000 m²), dan gudang nomor H 9 (4.000 m²) (Arsip KPM, MVK, No. Inv 252/2.20.580, tahun 1946, NADH dalam Supriyono, 2007). Total luas gudang yang dikuasai dan tidak dikuasai militer masing-masing 39.324 m² dan 13.500 m².

Pada tahun 1947, sarana dan prasarana pelabuhan Semarang mulai diperbaiki pemerintah pendudukan Belanda. Usaha ini dilakukan dalam rangka menghidupkan kembali aktivitas pelayaran dan perdagangan di bekas wilayah Hindia Belanda. Perbaikan ini meliputi pembersihan selokan tidak mengalir yang menyebabkan terjadinya penimbunan air, mendirikan atau memperbaiki gudang, jalan, dan kantor-kantor di wilayah pelabuhan, melakukan bongkar muat barang yang tertimbun di gudang sisa masa pendudukan Jepang, mengeruk lumpur di wilayah perairan pelabuhan supaya kapal-kapal antar pulau bisa merapat ke dermaga (selama masa pendudukan Jepang terjadi pendangkalan perairan sedalam 1,10 meter, ini mengacu sebelum masa pendudukan Jepang kedalaman perairan pelabuhan sedalam 2,80 meter, pada tahun 1947 atau usai masa pendudukan Jepang kedalaman air menyisakan 1,70 meter), upaya terakhir yaitu menggali sumur sebanyak 3 buah untuk memenuhi kebutuhan kantor di wilayah pelabuhan dan kapal-kapal yang membutuhkan (Suluh Rakyat, 1947).

Upaya perbaikan Pelabuhan Semarang berlanjut secara konsisten, dan pada tahun 1949, terjadi kemajuan signifikan dalam proses tersebut. Kemajuan ini tercermin dalam pembangunan kembali beberapa fasilitas penting, seperti Kleine Boom (Boom Kecil), Dermaga Semarang Veem, dan Pelabuhan Kanal Timur. Proyek-proyek ini menandakan fase penting dalam rehabilitasi infrastruktur pelabuhan yang rusak atau usang. Selain itu, Pelabuhan Kanal Barat (Kalibaru) yang mengalami masalah pendangkalan dan menyebabkan beberapa perahu kandas, juga mendapat perhatian khusus. Upaya pendalaman kembali dilakukan dengan menggunakan kapal keruk Semeru, satu-satunya kapal keruk yang tersedia di pelabuhan saat itu. Ini menunjukkan adanya komitmen untuk memastikan fungsi pelabuhan tersebut tetap optimal, yang sangat penting untuk mendukung aktivitas perdagangan maritim dan kegiatan ekonomi kota. Pemulihan dan peningkatan infrastruktur pelabuhan ini tidak hanya vital untuk pemulihan ekonomi Semarang pasca-perang, tetapi juga penting dalam memperkuat koneksi maritim regional dan internasional, yang mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih luas di wilayah tersebut. Perbaikan ini juga berperan dalam meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan, mengurangi risiko untuk navigasi, dan memperbaiki layanan bagi kapal-kapal yang berlayar ke dan dari Semarang (Rapport NEFIS, 19 Januari 1946, MVK 2.10.29.378, NADH, dalam Supriyono, 2007). Hasil atas usaha pengerukan tersebut, kedalaman perairan pelabuhan yang semula 2,80 meter berhasil diperdalam menjadi 3,20 meter, sedangkan luas alur perairan pelabuhan dari 32 meter berhasil diperluas menjadi 50 meter sehingga kapal bertonase 1000 ton dengan sangat hati-hati dan atas panduan kapal pemandu dapat merapat ke dermaga pelabuhan.

Simpulan

Meskipun telah melalui beragam tahapan perbaikan, di sisi lain, terdapat kendala pengoperasian pelabuhan secara maksimal, yaitu masih dikuasainya gudang oleh militer sehubungan dengan konflik bersenjata yang semakin meluas sejak 1947. Hingga pada tahun 1949, dari 32.820 m² gudang yang ada di pelabuhan ini, seluas 14.100 m² masih dikuasai oleh militer. Meskipun demikian, aktivitas pelayaran dan perdagangan sudah mulai kembali lancar, meskipun dengan akses yang sangat terbatas. Selama masa Hindia Belanda, Semarang memiliki sebuah asosiasi perdagangan yang dikenal sebagai Handelsvereeniging Semarang. Meskipun organisasi ini sempat dibubarkan selama pendudukan Jepang, upaya untuk menghidupkannya kembali telah dimulai. Sebelum pembubaran, Handelsvereeniging Semarang memainkan peran penting dalam meningkatkan dan mengatur kegiatan perdagangan di kota tersebut, menyediakan sebuah platform bagi para pelaku bisnis untuk berkolaborasi dan memajukan kepentingan ekonomi mereka. Kebangkitan kembali Handelsvereeniging Semarang ini menandai upaya pemulihan dan normalisasi aktivitas ekonomi di Semarang pasca-pendudukan Jepang. Ini menunjukkan komitmen untuk merevitalisasi sektor perdagangan dan bisnis, serta berupaya mengembalikan struktur dan jaringan pendukung yang hilang selama masa perang. Kebangkitan organisasi ini tidak hanya penting dalam mengembalikan Semarang sebagai pusat perdagangan dan bisnis, tetapi juga dalam memperkuat jaringan ekonomi regional dan nasional. Hal ini juga menandakan keinginan untuk mengembalikan tradisi perdagangan yang sehat dan dinamis di kota, yang akan memainkan peran kunci dalam pertumbuhan ekonomi dan pembangunan sosial di masa mendatang.

Pendirian kembali Handelsvereeniging Semarang juga mungkin membawa dampak positif terhadap investasi, pertumbuhan industri, dan penciptaan lapangan kerja, yang semuanya penting untuk pemulihan ekonomi dan sosial kota Semarang pasca-perang. Perkumpulan dagang ini meskipun dihidupkan namun anggotanya menyusut, bila sebelum pendudukan Jepang jumlahnya lebih dari 50 anggota, ketika dibuka kembali menyisakan 37 anggota. Berdasarkan data BPS RI, jumlah kapal yang berlabuh atau datang ke Semarang pada tahun 1947 sebanyak 1.489 kapal yang terdiri dari kapal-kapal atau perahu-perahu dalam rangka pelayaran antar pulau, 812 kapal samudera dalam rangka pelayaran internasional. Jumlah ini meningkat 2 tahun kemudian, pada 1949, sebanyak 2.395 dan 876 kapal (Biro Pusat Statistik RI, Jakarta, 1948 dan 1949 dalam Supriyono, 2007).

Untuk aktivitas ekspor impor, terutama dalam perdagangan internasional mengalami kenaikan dari tahun 1948 (ekspor sejumlah 146.008 ton dan impor sejumlah 148.659 ton) menjadi hampir dua kali lipatnya pada tahun 1949 (ekspor sejumlah 251.738 ton dan impor sejumlah 327.049 ton). Bila dibandingkan dengan masa Hindia Belanda sebelumnya jelas nampak kemerosotan yang amat tajam, sebagai gambaran bila dibandingkan pada tahun 1929 (menjelang krisis tahun 1930) total ekspor dalam rangka perdagangan internasional dari pelabuhan Semarang sebesar 484.530 ton sedangkan impor sebesar 346.714 ton (Supriyono, 2007). Kemerosotan ini dapat dianalisa karena situasi pada masa revolusi belum stabil, suplai komoditi perdagangan dari pedalaman ke pelabuhan belum berjalan efektif, selain karena akses transportasi, akses keamanan menjadi perhatian tersendiri menyusul masih banyaknya perlawanan dari pejuang kemerdekaan RI di wilayah sekitar Semarang yang masih berlangsung di masa revolusi.

Berdasarkan pemaparan tersebut secara garis besar proses normalisasi Pelabuhan Semarang melalui beberapa tahap. Tahap pertama adalah pendataan kerusakan pelabuhan oleh pemerintah pendudukan Belanda pada tahun 1946 pasca diserahkannya Semarang oleh Sekutu kepada Belanda. Berikutnya pada tahun 1947, perbaikan Pelabuhan Semarang secara bertahap mulai dilakukan, perbaikan ini berlangsung hingga tahun 1949. Selama tahapan proses perbaikan pelabuhan, aktivitas perdagangan dan pelayaran dapat kembali beroperasi dari tahun 1947 hingga 1949. Dalam periode ini terdapat peningkatan aktivitas ekspor-impor baik perdagangan lokal maupun internasional, selain itu intensitas kapal yang masuk ke pelabuhan ini mulai tahun 1947 menandakan aktivitas pelayaran kembali bergeliat pasca perang. Meskipun jumlahnya tidak sebesar ketika masa Hindia Belanda.

Referensi

Arsip dan Koran

Arsip KPM, MVK, No. Inv 252/2.20.580, tahun 1946, NADH.

Biro Pusat Statistik RI, Jakarta, 1948 dan 1949.

Fotocollectie Dienst voor Legercontacten Indonesië, Maart 1947, file number 177-5-5, Nationaal Archief (gahetna.nl).

Rapport NEFIS, 19 Januari 1946, MVK 2.10.29.378, NADH.

Suluh Rakyat, Sabtu 27 Desember 1947.

Warta Indonesia, 12 dan 18 April 1947.

Buku dan Makalah

Djaenuderadjat, E. (2013). *Atlas Pelabuhan-pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

Kahin, G. M. (1952). *Nationalism and Revolution in Indonesia*. Cornell University Press.

Kuntowijoyo (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah (Edisi Revisi)*. Tiara Wacana

Lapian, A. B. (1991). *Dunia Maritim Asia Tenggara. Penelitian Kembali Karya-Karya Utama Sejarawan Asing Tentang Indonesia*.

Lapian, A. B. (1996). *Laut Pasar dan Komunikasi Antar Budaya*. Kongres Sejarah Nasional.

Padiatra, Aditia Muara (2020). *Ilmu Sejarah: Metode dan Praktik*. CV. Jendela Sastra Pers.

Sulistiyono, S. T. (2004). *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. Departemen Pendidikan Nasional.

- Supriyono, A. (2007). *Buruh Pelabuhan Semarang, Pemogokan-Pemogokan Zaman Kolonial Belanda, Revolusi dan Republik 1900-1965*. Badan Penerbit UNDIP dan Toyota Foundation.
- Tangsubkul, P. (1984). *The Southeast Asian Archipelagic State: Concept, Evolution, and Current Practice*. East-West Environment and Policy Institute.
- Zuhdi, S. (2016). *Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Ombak.